# Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017


## 29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

**Nr. 544** **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 december 2016

Door middel van deze brief wil ik u informeren over het aantal ernstig verkeersgewonden in 2015. Vorig jaar heb ik in mijn brief van 18 november 2015[1] aangegeven dat ik samen met andere overheden werk aan een risicogestuurde aanpak als nieuwe basis voor inzet van maatregelen. In deze brief informeer ik u over de vorderingen die er zijn gemaakt en ga ik in op het vormgeven van het nieuwe Strategische Plan verkeersveiligheid dat in 2018 gereed zal zijn. Ik wil met deze initiatieven bereiken dat de wegbeheerders op basis van een goede analyse problemen aanpakken en er voor zorgen dat het beter gaat met de verkeersveiligheid. De cijfers laten zien dat dit dringend nodig is: een stijging in de aantallen verkeersdoden en gewonden moet worden doorbroken.

### Verkeersgewonden 2015

Het aantal ernstig verkeersgewonden in 2015 bedraagt naar schatting 21.300 [2]. In 2014 waren er 20.700 ernstig verkeersgewonden. Dit is een stijging van 3%. Sinds 2007 is sprake van een toename van het aantal ernstig verkeersgewonden, met een lichte daling in 2012 en 2013. Nadere analyses – over zowel verkeersgewonden als over verkeersdoden – treft u aan in de Monitor van SWOV die als bijlage is toegevoegd[3].

De registratie van verkeersongevallen in BRON (Bestand GeRegistreerde Ongevallen in Nederland) is in 2015 voor het derde opeenvolgende jaar verbeterd (17% in 2013, 20% in 2014 en 28% in 2015). Wel ontbreekt er nog steeds informatie over ongevallen (bijvoorbeeld informatie over de vervoerswijze van het slachtoffer). In mijn brief van 19 september[4] heb ik

[1] Kamerstuk 29 398, nr. 478.
[2] De definitie van ernstig verkeersgewond: een slachtoffer van een verkeersongeval die opgenomen en behandeld is in het ziekenhuis (MAIS2); zie https://www.swov.nl/rapport/R-2016-13.pdf.
[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.
[4] Kamerstuk 29 398, nr. 528.


kst-29398-544
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

beschreven wat ik doe om de ongevallenregistratie te verbeteren. Ook heb ik in die brief aangegeven dat de ongevallenregistratie niet meer voldoende is als basis voor beleid. Daarom zet ik ook in op proactief beleid via de risicogestuurde aanpak.

**Maatregelen en het nieuwe strategisch plan verkeersveiligheid 2030**

Het aantal doden en ernstig verkeersgewonden in 2015 is gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar. Zo is over de hele linie het aantal verkeersdoden toegenomen, zoals ook gemeld in mijn brief van 21 april 2016 (Kamerstuk 29 398, nr. 500) en vallen er bijvoorbeeld nog altijd 40 doden op wegen waar maar 30 km gereden zou mogen worden. Ik vind die toename onacceptabel. Ik blijf daarom vol inzetten op de generieke maatregelen die in uitvoering zijn (zie mijn brief van 24 juni 2015 (Kamerstuk 29 398, nr. 466)), zoals intelligente transportsystemen die ingrijpen bij vermoeidheid en aankomende onveiligheid. Dit is echter onvoldoende om de doelen voor 2020 te halen. Ik heb het opstellen van het strategisch plan naar voren gehaald om een nieuwe impuls te geven aan de verkeersveiligheid en ik ben hier hard mee aan de slag. Hierin zullen de lopende maatregelen en nieuwe ontwikkelingen samen komen.

Twee belangrijke doelgroepen blijven fietsers en ouderen. Ik ben samen met CROW-Fietsberaad in kaart aan het brengen wat de knelpunten zijn op drukke fietspaden en ik ga door middel van pilots maatregelen in de praktijk testen. Voor ouderen vind ik het van belang dat ze mobiel blijven, maar dan wel op een veilige manier. In het project «Zolang ik fiets», ontwikkel ik een nieuwe aanpak om ouderen bewust te maken wat ze zelf kunnen doen om veilig te fietsen. Deze aanpak wordt nu getest in Amersfoort, Alphen a/d Rijn, Amsterdam en Ouder Amstel. Binnen het programma Blijf Veilig Mobiel is een keuzewijzer opgesteld om mensen te ondersteunen bij het uitzoeken van een scootmobiel. Daarnaast is ook een cursus-handleiding «scootmobieltraining» ontwikkeld en naar alle gemeenten gestuurd. Hiermee ondersteun ik het veilig gebruik van scootmobielen.
Ook blijf ik inzetten op het doen van onderzoek en het verder uitvoeren van maatregelen voor andere groepen weggebruikers. U kunt hierbij denken aan het verbod op het gebruik van de smartphone op de fiets, zoals ik u in de – gelijktijdig met deze brief verzonden verzamelbrief – heb aangegeven en het samen met marktpartijen inzetten van maatregelen om afleiding door smartphonegebruik in de auto tegen te gaan. Ook heb ik € 30 miljoen gereserveerd voor het verlengen van het programma Meer Veilig om de infrastructuur op rijkswegen te verbeteren.

Naast het uitvoeren van generieke maatregelen ben ik gestart met het vormgeven van een risicogestuurde aanpak, die meer maatwerk kan bieden. Deze manier van werken zorgt ervoor dat alle wegbeheerders meer systematisch in kaart brengen waar op hun wegen verkeersveiligheid moet worden verbeterd en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Die maatregelen liggen zowel op het gebied van infrastructuur als op het gebied van gedrag.

In het strategisch plan landen, naast de risicogestuurde aanpak, ook technologische ontwikkelingen, nieuwe wetenschappelijke inzichten en de vele initiatieven in het maatschappelijke veld. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – dat in 2018 gereed moet zijn – is er daarmee ruim voordat het huidige strategische plan in 2020 afloopt. Ik stel dit plan op samen met de decentrale wegbeheerders, omdat het merendeel van de verkeersdoden op decentrale wegen valt en we gezamenlijk aan de lat staan voor de doelstelling voor verkeersdoden en ernstig verkeersge-

wonden. Ook maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen worden uitgenodigd om een bijdrage te leveren. We gebruiken hierbij de opgedane kennis bij de werkgroepen die onder aanvoering van de ANWB en SWOV op diverse thema's gestart zijn. Zo kan de kennis van bijvoorbeeld de werkgroep *afleiding in het verkeer* met onder andere TeamAlert, ANWB, Fietsersbond en VVN worden benut als aanvulling op de risicogestuurde aanpak. Hierdoor zal er een totaal pakket ontstaan, waar mogelijk met nieuwe maatregelen, waarbij we de verkeersveiligheid een impuls kunnen geven. Met zowel aandacht voor de infrastructurele kant, maar ook voor het gedrag van mensen (zoals afleiding).

**Risicogestuurde aanpak**

Het uitgangspunt van de risicogestuurde aanpak waar ik mee ben gestart is dat we niet alleen kijken naar ongevallen die hebben plaatsgevonden, maar dat we ons vooral richten op hoe we ongevallen kunnen voorkómen. Deze aanpak wordt in drie stappen vormgegeven:

1. In kaart brengen van informatie (over het wegennet) aan de hand van vier risicofactoren die een bewezen bijdrage leveren aan verkeersveiligheid: weginfrastructuur, fietsinfrastructuur, alcohol en snelheid.
2. Het maken van een afweging door de wegbeheerder over welke indicator op zijn wegennet het grootste risico oplevert.
3. Onderzoeken welke maatregel het beste past bij het risicoprofiel van een weg. Hierbij kan gedacht worden aan een infrastructurele maatregel, maar ook aan educatie, communicatie of handhaving.

De eerste stap is afgelopen jaar samen met Rijkswaterstaat, het IPO, de VNG, de Vervoerregio Amsterdam en de metropoolregio Den Haag-Rotterdam uitgewerkt. We hebben meer inzicht verkregen in beschikbare informatie en de manier waarop deze informatie kan bijdrage aan het formuleren, vaststellen en monitoren van indicatoren. Uitgangspunt was dat de methode niet te complex mag zijn en voor zo veel mogelijk wegbeheerders toepasbaar. Hieronder treft u per thema de stand van zaken aan.

*Weginfrastructuur*

Wegkenmerken zijn per wegtype verschillend. Daarom is voor provinciale wegen ProMeV Light (Proactief Meten van Verkeersveiligheid) ontwikkeld en voor rijkswegen VIND (VeiligheidsIndicator). Promev light richt zich in eerste instantie op 80 km wegen en kan worden doorontwikkeld voor 60 km wegen en gemeentelijke wegen. De lightversie is een variant op Promev, omdat na pilot studies bleek dat Promev te complex is om snel risico's te kunnen inschatten. De VIND methode van Rijkswaterstaat en Promev light richten zich in eerste instantie op de volgende wegkenmerken:

- Berminrichting en afstanden van obstakels tot de rijbaan (VIND en Promev light)
- Aantal/dichtheid van erfaansluitingen (Promev light)
- Rijrichtingscheiding (VIND en Promev light)

In het voorjaar van 2017 zullen beide instrumenten gebruikt kunnen worden voor de indicator weginfrastructuur.

*Fietsinfrastructuur*

Om fietsongevallen te voorkomen is het van belang om goed inzicht te hebben in de staat van fietspaden en welke risico's zich daarbij voordoen. Afgelopen jaren zijn stappen gezet via de lokale aanpak fietsveiligheid, op grond waarvan veel gemeenten al maatregelen hebben genomen, zoals de aanpak van paaltjes op het fietspad. Momenteel ontwikkelt de ANWB

het CycleRAP- instrument. CycleRAP wordt aangeboden aan overheden en andere belangstellenden. Met het instrument wordt wegbeheerders inzicht gegeven in de samenhang tussen de veiligheid van hun fietsnetwerk en wegkenmerken op wegvakniveau. De komende maanden gaat de ANWB met de drie noordelijke provincies samenwerken om praktijkervaring op te doen. Op landelijk niveau is een project gestart om komend jaar samen met de ANWB en de wegbeheerders ook voor kleinere gemeenten een praktisch toepasbaar en eenvoudig te gebruiken instrument te maken.

*Alcohol*

Alcoholmisbruik is een beruchte risicofactor in het verkeer[5]en onderzoek wijst uit dat het risico op verkeersongevallen exponentieel toeneemt bij hogere bloedalcoholgehaltes. Naar het voorbeeld van het alcoholmeetnet dat in Zeeland een aantal jaren is gebruikt, zijn de noordelijke provincies (Groningen, Friesland en Drenthe) in samenwerking met SWOV een Noordelijke proeftuin gestart. In deze proeftuin gaan partijen met de *huidige* alcoholmeetgegevens van de politie uitspraken te doen over het regionale alcoholgebruik. Daarnaast start SWOV in 2017 met een proef om *nieuwe* gegevens uit de alcoholapparatuur te gebruiken voor een representatief beeld van het alcoholgebruik in het verkeer in de noordelijke provincies. Vervolgens wordt uitrol over heel Nederland onderzocht.

Daarnaast is onderzoek gestart naar effectief beleid op het gebied van alcohol en verkeer[6]. Het onderzoek is tweeledig: enerzijds zal worden bezien of een betere profilering van zware alcoholovertreder mogelijk is met behulp van het koppelen van de bestaande gegevens. Anderzijds zal inzichtelijk gemaakt worden waar mogelijk meer maatwerk is aan te brengen in de bestaande maatregelen of waar de maatregelen verbreed kunnen worden. Dit op basis van het door SWOV geschetste spectrum: preventief, vroege interventie, hulpverlening en voortgezette zorg. Ik zal uw Kamer in het voorjaar over de resultaten van het onderzoek informeren, nadat er ook afstemming heeft plaats gevonden met andere betrokken departementen.

Verder zal de Minister van Veiligheid en Justitie het verzoek van de Kamer oppakken om met een voorstel te komen waarin rechters via maatwerk een straf, zoals het alcoholslotprogramma, kunnen opleggen.

*Snelheid*

Bij ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen spelen hoge snelheden een rol (limietoverschrijdingen en snelheden die niet passen bij de situatie). Rijkswaterstaat heeft samen met lokale wegbeheerders en OM de toepasbaarheid van snelheidsgerelateerde indicatoren verkend. Het blijkt dat in Nederland al een goede kennisbasis aanwezig is en (dankzij innovatie) steeds meer informatie beschikbaar komt. De snelheid waar 85% van het verkeer zich aan houdt (de «V85»), is een algemeen geaccepteerde indicator om snelheden op wegvakken te beoordelen. De verkenning laat zien dat er mogelijkheden zijn om met snelheidsgerelateerde indicatoren aan de kwaliteit van het verkeerssysteem te werken. De gemeente Amsterdam heeft afgelopen jaar al volop onderzoek gedaan naar de risicogestuurde aanpak in de stad en gaat daar mee door. De indicator snelheid wordt samen met de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amstelveen en de politie concreet uitgewerkt tot een indicator

[5] In 2015 waren er naar schatting 12%-23% verkeersdoden in Nederland als gevolg van alcohol (bron: SWOV).
[6] Kamerstuk 29 398, nr. 533.

die in de praktijk gebruikt kan worden, bijvoorbeeld om te bepalen waar infrastructurele ingrepen nodig zijn.

**Vervolg**

Er is veel inzicht verkregen in de kansen en mogelijkheden van het ontwikkelen van een risicogestuurde aanpak. De landelijke coördinatie is versterkt en de samenwerking tussen de wegbeheerders is geïntensiveerd. Om invulling te geven aan de volgende stappen in het proces, zullen alle partijen een extra inspanning moeten leveren. Vooral voor gemeenten geldt dat hier ondersteuning bij nodig is. CROW en Rijkswaterstaat ontwikkelen daartoe samen met wegbeheerders een handreiking, zodat zoveel mogelijk wegbeheerders een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid kunnen voeren.

Vanaf volgend jaar wordt u op één moment, aan het eind van het jaar, geïnformeerd over aantallen verkeersslachtoffers van het voorgaande jaar. Ook ontvangt u dan meteen analyses over de verdeling van de slachtoffers over verschillende categorieën en – voor zover mogelijk – oorzaken van ongevallen. Het CBS zal wel in het voorjaar over zijn eigen statistiek rapporteren. Analyses hiervan zullen – vanwege de afhankelijkheid van andere databases – pas later in het jaar naar uw Kamer worden gestuurd.

Met het hiervoor beschreven beleid geef ik uitvoering aan de motie van de leden Visser en Hoogland[7], waarin de regering wordt verzocht om samen met het IPO en de VNG te verkennen op welke wijze voor provinciale en gemeentelijke wegen afspraken kunnen worden gemaakt om de wegen verkeersveiliger in te richten.
Ook geef ik uitvoering aan de motie Van Helvert[8], waarin de regering wordt verzocht een concreet actieplan op te stellen met betrekking tot het halen van de doelstellingen verkeersveiligheid. Het nieuwe Strategische Plan zal de basis bieden voor de nieuwe doelstelling.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

[7] Kamerstuk 34 550 XII, nr. 27.
[8] Kamerstuk 34 550 XII, nr. 35.